

Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2016-01-01 – 2016-12-31.

Norrtåg AB

Norrtågs uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag, med tåg inom och i anslutning till de fyra nordligaste länen jämte därmed förenlig verksamhet. Norrtåg är huvudsakligen verksamt på marknaden för regional och interregional tågtrafik.

Därutöver ska bolaget tillhandahålla tågfordon och en verkstad. Upphandlad operatör för innevarande trafikeringsperiod är Svenska Tågkompaniet AB.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare som har träffats åtta gånger under året. Organisationen har under året bestått av en Vd, teknisk chef, controller samt en assistent.

Våra ägare

Norrtåg AB, med säte i Umeå, är ett samägt bolag och ägs med 25 % vardera av

- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Region Jämtland Härjedalen
- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Verksamheten finansieras av Landstingen i de fyra nordligaste länen tillsammans med staten.

Norrtågs erbjudande

Bolaget fortsätter sitt arbete för att säkerställa att trafiken ska kunna erbjuda tågresor av hög kvalitet. Tillsammans med de kollektiva trafikmyndigheterna i respektive län fortsätter Norrtåg med att arbeta för att tillhandahålla ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem. Norrtågs relation med resenärerna ska baseras på enkelhet, prisvärdhet och pålitlighet.

Trafiken

Under året har Norrtåg trafikerat sex linjer med 78 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 000 avgångar per månad. Norrtåg trafikerar totalt 1500 km järnvägsspår i Norrland och stannar vid 58 stationer. Vi ser ett resande, totalt uppgår resandet till 1 363 162 resenärer, vilket är på samma nivå som 2015.

Dagligen följer Norrtåg upp punktligheten på varje tågavgång. Norrtåg mäter punktligheten enligt Trafikverkets kvalitetsmått, rätt tid till slutstation inom 5 min. Punktligheten har under 2016 varit cirka 90 % (RT +5 min). Det finns många giltiga skäl till varför ett tåg är försenat. Den enskilt största orsaken till störningar i tågtrafiken är relaterade till infrastrukturen (spår, el och signaler,

växlar) som Trafikverket ansvarar för. Andra anledningar till punktlighetsproblemen är banarbeten, tillgång till plattformar, olyckor och naturhinder som störningar som beror på tågoperatörerna och dess fordon. Andelen av störningar som operatören har orsakat är cirka 20 %. För att öka kvaliteten så arbetar vi aktivt med Trafikverket, operatör och underhållare att utreda orsakerna till förseningar och hitta förbättringsåtgärder. Resenären ska kunna lita på att tåget avgår i tid och ankommer i tid. Allt för att vardagspusslet ska gå ihop.

Regulariteten har under 2016 varit 97 %, d.v.s. de avgångar som nått sin slutdestination. De sträckor som har en stor andel av inställda delsträckor är sträckan Lycksele och Hällnäs, som trafikeras av ett dieselfordon. I Norrtågs fordonsflotta saknas reservtåg för dieseltrafiken vilket betyder att vid störningar bussersätts denna delsträcka. Umeå-Luleå har under året haft fortsatt nedsatt hastighet beroende på begränsningar i infrastrukturen. Under mars och april månad har Norrtåg fångat upp 9 000 resenärers synpunkter och kommentarer, genom en marknadsundersökning, NKI, som skett ombord på samtliga sträckor. Helhetsintycket för Norrtågs trafik är 84 % nöjda resenärer. Upplevelsen av komfort har stor inverkan på trivseln för resenären. På de sträckor där vi har en avvikande fordonstyp eller problem med regularitet och punktlighet minskar andelen nöjda resenärer.

Sundsvall-Umeå

Trafiken på sträckan Sundsvall-Umeå har trafikerats med nio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Utvecklingen av trafiken har varit positiv och antalet resenärer har fortsatt att öka och uppgår nu till cirka 681 000 resor per år, vilket ger en resandeökning med 2 %. Linjen har sedan 2013 förstärkt sin viktiga roll för arbets-, tjänste- och studieresor. Lösningarna med två stationer i vardera Umeå, Örnsköldsvik och Sundsvall har visat sig framgångsrika för stråkens och regionernas funktion. Umeå Östra har de högsta passagerarvolymerna av Norrtågs samtliga stationer. Dessutom är det påtagligt att Umeå Ö ger en viktig balansering av arbetsmarknaderna och stärker kompetensförsörjningen

Umeå-Lycksele och Umeå-Vännäs

Trafiken Umeå-Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer och trafiken Umeå-Vännäs har under året kört nio dubbelturer på vardagar. Resandet på linjerna uppgår till 180 000 resenärer vilket är en minskning med -8 %. Minskade intag på gymnasieskolan i Vännäs och sämre regularitet på sträckan Lycksele-Umeå bidrar till minskat resande. På sträckan Umeå-Vännäs utgör 85 % av resande utbildning- och arbetspendling. En stor andel resande är arbets- och skolresor till och från Vindeln och Vännäs i första hand.

Umeå-Luleå

Antal resor uppgick totalt 2016 till 26 000. Varje månad är resande i snitt 1500 på en dubbeltur som trafikerar sträckan.

Luleå-Kiruna

Trafiken omfattar tre dubbelturer. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål. Infrastrukturproblem bromsar utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Resandet uppgick 2016 till 62 000 resenärer, vilket är en minskning med -16 %.

Sundsvall-Östersund-Storlien

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer plus heltrafik på sträckan Sundsvall-Östersund, på sträckan Östersund-Åre/Duved fem dubbelturer samt på sträckan Åre-Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien till fortsatt resa in mot Norge. Resandet uppgick 2016 till 419 000 resenärer, en minskning med -2 %.

Linjen Sundsvall-Östersund-Storlien har helt andra karaktärsdrag än linjen längs kuststråket. Många små stationsorter betjänas med tågtrafik redan sedan 1990-talet. Detta har inneburit att orter på sträckan har kunnat leva vidare och att det sedan många år tillbaka finns ett väl utvecklat resande på sträckan. Sträckan har även en stor andel turister resande till Åre-Duved, särskilt på vårvintern.

Fordon till trafik

Norrtåg tillhandahåller och hyr (formellt genom sina ägare) fordon genom AB Transitio. Norrtåg hyr i sin tur ut fordonen till operatören genom ett underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden. Norrtågs trafik utförs med:

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic.
- Norrtåg hyr också tre X52 Regina som sedan 2013 primärt trafikerar banorna norr om Umeå.
- Tre X11-fordon, varav ett trafikerar pendeltågstrafik Umeå-Vännäs och de två övriga används för att förstärka reservkapaciteten. Samtliga fordon har nu upprustats. Interiört har det ökat komforten för resenären betydligt med bl. a funktionsanpassning och internet. Fordonet har också målats i Norrtågs färger.
- Ett dieseltåg av typen Itino, som har trafikerat sträckan Umeå-Lycksele.

Internet ombord har uppdaterats både avseende brukarnas datamängder men också avseende kvaliteten under året. Detta är ett led i att skapa bättre möjligheter för resenären ombord och därmed öka trivseln och möjligheten för arbets- och studiependling. Det finns fortfarande vissa brister i infrastrukturen, framförallt kopplat till de långa tunnelavsnitten mellan Umeå och Sundsvall.

Övertagande av trafik

I augusti 2016 skedde ett operatörsbyte där frånträdande operatören Botnietåg AB överlät trafiken till den tillträdande operatören Svenska Tågkompaniet AB. Inför operatörsbytet har Norrtåg fokuserat sitt uppdrag på att följa upp operatörernas arbete med avveckling respektive uppstart av trafiken. De två viktigaste processerna har varit de tre besiktningssomgångar som genomfördes i Norrtågs regi samt uppföljning av fordonens status och planering av eftersläpande underhåll. Övergången har fungerat mycket bra.

Trafikavtalet med Svenska Tågkompaniet AB

För att bedriva tågtrafiken och underhållet av tågen har Norrtåg trafikavtal med Svenska Tågkompaniet AB, som tillträdde den 20 augusti 2016. Verksamhet bedrivs inom ramen för en Tjänstekoncession, där operatören har stora friheter men också skyldigheter. Norrtåg AB tillhandahåller spårfordon och verkstad medan operatören står för övriga kostnader som personal, underhåll och marknadsföring. RKM:s färdbevis avseende 30 dagars pendlingskort och skolkort är giltiga färdbevis ombord på tåg. Ersättning för resande med RKM:s pendel- och skolkort ersätts enligt Norrlandsresans prislista med 1/35. Tågkompaniet får bestämma biljettpris på egna

produkter. Under hösten har Tågkompaniet utvecklat egna pendlarkort som har medfört en övergång på vissa sträckor från länstrafikens pendlarkort.

Tillhandahållande av verkstad

Verkstaden är lokaliserad till godsbangården i Umeå (Nordic Logistic Center) och ägare till fastigheten är Umeå vagnverkstad AB. Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti för verkstaden.

Verkstaden i Umeå är central för trafiksystemets funktion, inte minst beroende på att avstånden till närmaste liknande verkstad är för långa sett ur ett ekonomiskt och funktionellt perspektiv. Tågkompaniet hade kontraktera Euromaint som underleverantör. Det är underhållaren som är formell hyresgäst i den för ändamålet anpassade verkstaden. Alstom, fordonsleverantören av Norrtågs huvudfordon X62 har haft bemannad verksamhet lokaliserad till verkstaden. Denna bemanning har successivt trappats ned till följd av utgångna garantier.

Anläggningen omfattar två verkstadsspår inomhus. Båda spåren används för reparation och service och ett av dem har dessutom funktion som servicespår för avisning, tvätt, sanering etc. Utifrån den förstudie som genomförts tillsammans med operatören och Umeå vagnverkstad AB för att öka effektiviteten har ett trimningsprogram påbörjats under hösten 2016. Investeringarna kommer att vara slutförda under våren 2017.

Handlingsprogram Vinter

Norrtåg genomför förberedelser varje år för att stå rustade och kunna hantera vinterns utmaningar på bästa möjliga sätt. Förberedelser påbörjas långt innan första snön faller. Norrtåg följer upp det förebyggande underhållet och ser till att det finns tågreduceringsplaner som kan sättas i verket om operatören tvingas minska antal avgångar på grund av icke framkomlig infrastruktur. Vidare följer vi upp att det finns förutsättningar att lämna god trafikinformation och att samtliga entreprenörer samverkar för att minska effekterna av eventuella vinterproblem.

Det arbetet som Norrtåg AB initierade våren 2013, "Handlingsplan vinter" fortgår med alla parter inom olika åtgärdsområden men i en avsevärt mindre omfattning eftersom insatta åtgärder har fått önskad effekt och därmed tillgängligheten ökat. Norrtåg har tillsammans med AB Transitio en aktiv plan för att fortlöpande följa upp modifieringspaketet på fordon.

Miljö

En av de klart största klimatutmaningarna för Sverige är att klara en hållbar utveckling inom transportsektorn. Vägtrafiken har stor klimatpåverkan genom hög energiförbrukning och hög andel fossila bränslen. Att åka tåg är energieffektivt och bra ur miljösynpunkt. Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Den största effekten är minskade koldioxidutsläpp. Om Norrtågs producerade fordonskilometer under 2016 istället hade fördelats mellan flyg, bil och buss hade det inneburit ökade utsläpp av koldioxid med ca 20 000 ton. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 10 000 personbilar på ett år. Ackumulerat under åren 2013, 2014 och 2015 har Norrtågstrafiken inneburit en besparing av koldioxidutsläpp med cirka 60 000 ton. Detta motsvarar cirka 65 miljoner kronor. Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det har för människors hälsa och miljön är ett problem i många städer världen över och har särskilt uppmärksammats av den europeiska kommissionen. Om Norrtågs resenärer under 2016 istället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 100 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 46 000 mil av lastbil med släp i tätort.

Risikanalyt och strategiarbete

Bolaget har under året förfinat arbetet med att identifiera potentiella risker och osäkerhetsfaktorer utifrån hur hög risken bedöms vara samt hur stor effekt den bedöms få för verksamheten. Syftet har varit dels att tydliggöra riskerna för ägare och finansierare men också för att på ett samlat sätt bearbeta möjliga åtgärder i syfte att minimera riskerna.

Tillsammans med ägare och regionala kollektivtrafikmyndigheter har ett strategiarbete initierats. Målen och riktlinjerna i strategiplanen bildar grund för utvecklingen och förvaltningen av kollektivtrafiken och anger samtidigt hur tågtrafiken ska bidra till att förverkliga målet som ett väl sammanhållet trafiksystem för Norrlandslänen. Strategin bildar ett underlag för två huvudområden; dels för trafikering/infrastrukturplanering, dels för en dialog kring tågtrafikens roll i ett bredare samhällsutvecklingsperspektiv samt vilken fordonsflotta trafiken kräver i framtiden.

Förväntad framtida utveckling

Den positiva utveckling som finns av Norrtågstrafiken kan förväntas fortsätta även framöver. En aktiv marknadsföring av varumärket och den förbättrade kvaliteten på trafiken kan både på kort och lite längre sikt medföra en fortsatt resandeutveckling i systemet. Hur stor ökningen kan förväntas bli är svår att bedöma och beror på flera parametrar. I en del fall måste trafiken byggas ut för att resandet ska kunna öka beroende på att de mest attraktiva avgångarna är fullsatta. En annan svårbedömd parameter är hur den parallella kommersiella trafiken utvecklas. SJ har fortsatt att utöka trafiken på Botniabanan med en dubbeltur från och med tågplaneperioden T17 och det är inte uteslutet att ytterligare trafik kan bli aktuellt.

Rälsbytet på sträckan Luleå-Umeå kommer att vara slutfört 2017 och därmed kommer restiderna bli normala igen. Norrbotten vill starta trafik mot Haparanda med vidare koppling mot Finland vilket kan medföra bättre förutsättningar att öka trafiken på andra linjer också. Samtidigt är nuvarande infrastruktur i behov av upprustning och mer kapacitet behövs för att efterfrågan på trafik ska kunna täckas. Trafikverkets senarelagda utrullning av ERTMS i södra Sverige medför ökade kostnader och trafikproblem för Norrtåg. Problem som medför fördyrad trafikskostnad, risk för förseningar på banan och uppskjutna trafikstarter.

Ekonomi

Summa intäkter uppgår till 269 640 kkr. inklusive driftsbidrag från ägarna med 98 546 kkr. Summa kostnader uppgår till 269 749 kkr. Årets överskott om 4 853 kkr har balanserats som avräkningsskuld till ägarna varefter intäkter och driftsbidrag har minskats med motsvarande belopp.

Transitio AB, ägare av tågen, har fortsatt under 2016 gjort innehållanden i betalningen till fordonsleverantören Alstom avseende funktionella brister och försenade leveranser. Norrtåg har under året uppvaktat Trafikverket och Näringsdepartementet för att få ökad finansiering av utvecklad trafik, vars avtal gick ut 2016-07-31. Avtal har träffats för utvecklad trafik avseende finansiering för tiden augusti-december 2016 med ytterligare 12 500 kkr. Totalt har staten utbetalt 30 000 kkr för 2016. Vidare har avtal träffats för tiden 2017-2021 med beslutade takbeloppet 20 000 kkr per år.

Ekonomiskt sammandrag	2016	2015	2014	2013
Omsättning exkl. driftsbidrag	171 095	157 029	160 404	171 947
Resultat efter finansiella poster	5	4	4	18
Likviditet %	112,6 %	113,40 %	101,49 %	100,00 %
Soliditet %	1,20	1,47	1,71	1,00

Förändring av eget kapital	2016	2015
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	0	0
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat	0 kr
Årets resultat	0 kr
Disponeras sålunda	
i ny räkning balanseras	0 kr

RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 2016-01-01--2016-12-31 (KKR)

RÖRELSENS INTÄKTER, Not 1	2016	2015
Nettoomsättning, Not 2	92 162	81 866
Övriga rörelseintäkter, Not 3	78 933	75 163
Driftsbidrag från ägare, Not 4	98 546	81 170
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER	269 640	238 199
RÖRELSENS KOSTNADER		
Direkta trafik kostnader, Not 5	-262 032	-230 494
Övriga externa kostnader, Not 6	- 2 471	-2 682
Personalkostnader, Not 7	- 5 058	-5 153
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar, Not 8	- 189	-121
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER	-269 749	-238 450
RÖRELSERESULTAT	-109	-251
Resultat från finansiella investeringar		
Ränteutgifter och liknande resultatposter, Not 9	118	257
Räntekostnader och liknande resultatposter	-3	-2
Summa resultat från finansiella investeringar	114	256
Resultat efter finansiella poster	5	4
Skatt på årets resultat, Not 10	-5	-4
ÅRETS RESULTAT	0	0

NORRTÅG AB
BALANSRÄKNING PER 2016-12-31 (KKR)

TILLGÅNGAR, Not 1	2016	2015
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		
Materiella anläggningstillgångar		
Inventarier, verktyg och installationer, Not 8	1 729	135
Finansiella anläggningstillgångar		
Aktier och andelar Not 11	60	60
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	1 789	195
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		
Kortfristiga fordringar		
Kundfordringar	30 418	20
Skattefordran	6	-
Övrig kortfristiga fordringar	2 629	1 963
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter, Not 12	27 437	3 883
Summa Kortfristiga fordringar	60 490	5 866
Kassa och bank	104 911	130 232
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	165 401	136 098
SUMMA TILLGÅNGAR	167 190	136 293

SKULDER OCH EGET KAPITAL	2016	2015
EGET KAPITAL, Not 13 och Not 14		
Bundet eget kapital		
Aktiekapital	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Balanserat resultat	0	0
Årets resultat	0	0
SUMMA EGET KAPITAL	2 000	2 000
Avsättningar		
Övriga avsättningar, Not 15	18 307	14 282
Summa avsättningar	18 307	14 282
KORTFRISTIGA SKULDER		
Leverantörsskulder	41 776	5 516
Skuld aktieägare Not 16	24 611	21 251
Skatteskulder	0	140
Övriga kortfristiga skulder	191	189
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, Not 17	80 304	92 915
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	146 882	120 011
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	167 190	136 293
STÄLLDA SÄKERHETER	INGA	INGA
ANSVARSFÖRBINDELSER, not 18	122 400	132 600

KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2016-01-01 2016-12-31	2015-01-01 2015-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-109	-251
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		189	121
Årets skattekostnad		-5	-4
		<u>74</u>	<u>-134</u>
Erhållen ränta		118	258
Erlagd ränta		-3	-2
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		<u>189</u>	<u>122</u>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning av avsättningar		4 025	8 075
Ökning/Minskning av fordringar		-54 624	1 490
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		36 260	489
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-9 389	10 476
Kassaflöde från den löpande verksamheten		<u>-23 539</u>	<u>20 652</u>
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 782	-38
Kassaflöde från investeringsverksamheten		<u>-1 782</u>	<u>-38</u>
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-25 321	-45 248
Likvidamedel vid årets början		130 232	109 618
Kursdifferens i likvida medel			
Likvidamedel vid årets slut		104 911	130 232
varav likvida medel på fasträntekonto			60 000

Handwritten signature and initials in blue ink.

KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2016-01-01 2016-12-31	2015-01-01 2015-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat		-109	-251
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		189	121
Årets skattekostnad		-5	-4
		74	-134
Erhållen ränta		118	258
Erlagd ränta		-3	-2
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		189	122
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning av avsättningar		4 025	8 075
Ökning/Minskning av fordringar		-54 624	1 490
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		36 260	489
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		-9 389	10 476
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-23 539	20 652
Investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 782	-38
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 782	-38
Finansieringsverksamhet			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		0	0
Ökning/Minskning av likvida medel		-25 321	-45 248
Likvidamedel vid årets början		130 232	109 618
Kursdifferens i likvida medel			
Likvidamedel vid årets slut		104 911	130 232
varav likvida medel på fasträntekonto			60 000

Handwritten notes and signatures:
 VB
 US
 W
 GA
 GA

NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

Not 1

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och enligt Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1. Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Fordringar, skulder och avsättningar

Om inget annat anges ovan värderas kortfristiga fordringar till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder redovisas till anskaffningsvärdet om inget anges

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisar till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Avskrivningar

Avskrivningar sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

	<u>Nyttjandeperiod</u>
Inventarier, datorer	Fem år
Datorer	Tre år
Fekaliebil	Sex år

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifterna för tjänsterna som försäkring och underhåll redovisas linjärt över leasingperioden.

Offentliga bidrag

Ett offentligt bidrag som inte är förknippat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfylls. Ett offentligt bidrag som är förenat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när prestationen utförs. Om bidraget har tagits emot innan villkoren för att redovisa det som intäkt har uppfyllts, redovisas bidraget som skuld.

Not 2 Nettoomsättning	2016	2015
Tåghyror	83 860	81 828
Ersättning för resande med RKTM färdbevis	8 302	
Ersättning infotainment	-	38
Summa nettoomsättning	92 162	81 866

Operatören är underhyrestagare av fordon, Hyresavtalen är kopplat till trafikavtalets längd. From 2016-08-20 har nya hyresavtal träffats med tillträdande operatör.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	3	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13
Y31 Itino	1	2025-12-13

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande		Framtida hyresbelopp
	2017	88 131
	2018-2021	352 524

Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	78 833	73 907
Övriga ersättningar och bidrag	96	38
Försäkringsersättning	4	1 218
Summa övriga rörelseintäkter	78 933	75 163

Not 4 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	35 490	32 027
Region Jämtland Härjedalen	18 296	16 511
Länstrafiken i Västerbotten AB	30 819	27 812
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	18 793	16 959
Summa utfakturerat	103 398	93 309
Avräkningsskuld	- 4 852	-12 140
Summa intäktsförda driftsbidrag	98 546	81 169

Not 5 Direkta trafik kostnader

Trafikkostnad operatör	128 906	90 786
El och banavgifter resandetrafik	29 640	36 905
Verkstad och underhåll	15 001	15 899
Fordonshyra	88 485	86 906
Summa trafik kostnad	262 032	230 495

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyresavtal. I hyreskostnaden ingår kapitalkostnad, försäkring, tungt underhåll inkl reservfordon.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	2	2016-08-19
X62 Coradia	12	2021-12-05
X11	3	2022-12-31
Y31 Itino	1	2021-06-30

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande		Framtida hyresbelopp
	2017	86 333
	2018-2021	345 332
		345 331

Not 6 Övriga externa kostnader 2016 2015

Ersättning till revisorer

Ernst & Young AB		76	88
Revisionsuppdrag		46	-
Övriga uppdrag		<u>121</u>	<u>88</u>
Summa			

Hyreskostnad lokal Skolgatan 261 257

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets Utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2018-2021
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2018-01-31	216	18
Leasing tjänstebil	1	2019-05-31	65	92

Not 7 Personalkostnader

Fördelning

Medelantalet anställda

Män	1	1
Kvinnor	<u>3</u>	<u>3</u>
Totalt	4	4

Löner och ersättningar

Vd och styrelse	1 556	1 490
Övriga anställda	<u>1 530</u>	<u>1 724</u>
Summa löner och ersättningar	3 086	3 214
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 243	1 250
Pensionskostnader (varav Vd 444 kkr)	<u>729</u>	<u>689</u>
Summa sociala avgifter och pensionskostnader	1 972	1 939

Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.

Not 8 Inventarier, verktyg och datorer

Ingående anskaffningsvärde	412	373
Årets investeringar	<u>1 782</u>	<u>38</u>
Utgående anskaffningsvärde	2 194	412
Ingående avskrivningar enligt plan	- 277	- 156
Årets avskrivningar enligt plan	<u>- 189</u>	<u>- 121</u>
Utgående avskrivningar enligt plan	- 466	- 277
Restvärde enligt plan	1 729	134

Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter

Ränteintäkter	114	257
Summa ränteintäkter	114	257

Handwritten signature and initials in blue ink.

Not 10 Årets skatt	2016	2015
Aktuell skatt	- 4	- 4
Justerad avseende tidigare år	- 1	0
Summa redovisad skatt	- 5	- 4
Redovisad resultat före skatt	5	4
Skatt på redovisad resultat	- 1	- 1
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (22 %)	- 1	- 1
Skatteeffekt av		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 5	- 5
Ej skattepliktiga intäkter	<u>1</u>	<u>1</u>
Redovisad skatt	-5	-4
Genomsnittlig effektiv skattesats	100 %	100 %

Not 11 Aktier och andelar

Sveriges Kommunikationer AB, 30 st aktier	<u>60</u>	<u>60</u>
	60	60

Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Övriga poster	182	386
Fordran för övriga utlägg	12	-
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	1 890	-
Förutbetalda hyreskostnader	<u>25 353</u>	<u>3 497</u>
Summa förutbetalda kostnader	27 437	3 883

Not 13 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital		
Aktiekapital	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	2 000	2 000
Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
Enligt balansräkning innevarande år	0	0

Not 14 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr

Fördelning av aktierna mellan ägarna

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>500</u>	<u>500</u>
Summa	2 000	2 000

Not 15 Avsättning

Avsättning för underhåll	18 307	14 282
--------------------------	---------------	---------------

Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

	Ingående balans	Driftsbidrag enligt bokslut	Under året betalt	Avräknings skuld
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	- 6 798	33 824	-35 490	- 8 463
Region Jämtland Härjedalen	- 3 490	17 438	-18 296	- 4 349
Länstrafiken i Västerbotten AB	- 5 893	29 373	-30 819	- 7 339
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	- <u>3 578</u>	<u>17 911</u>	<u>-18 793</u>	<u>- 4 460</u>
	- 19 759	98 546	-103 398	-24 611
Erhållen statlig medfinansiering av stationsavgifter för 2014				
	- <u>1 492</u>			
Summa skuld till ägarna	- 21 251			-24 611

Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

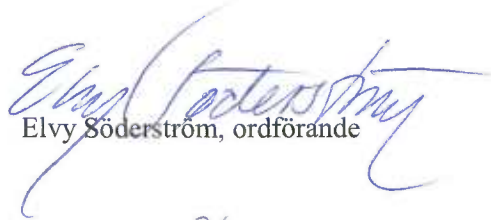
Semesterlöneskuld		448	460
Sociala avgifter, lagstadgande		141	144
Trafikkostnader		29 880	33 135
Förutbetalda hyresintäkter		21 860	-
Förutbetald statlig medfinansiering		27 975	40 031
Förutbetald intäkt Utvecklingsprojekt Norrtåg		-	<u>19 145</u>
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		80 304	92 915

Not 18 Ansvarsförbindelser

	2016	2015
Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti om 15 år avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	122 400	132 600

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Umeå den 9/2 2017



Elvy Söderström, ordförande



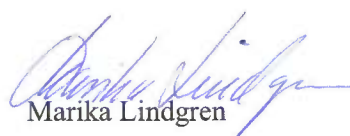
Thomas Andersson



Jonny Lundin



Anton Hammar



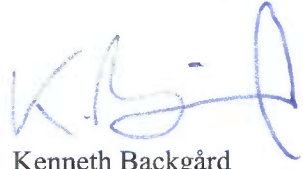
Marika Lindgren



Nils Grahn



Maria Stenberg

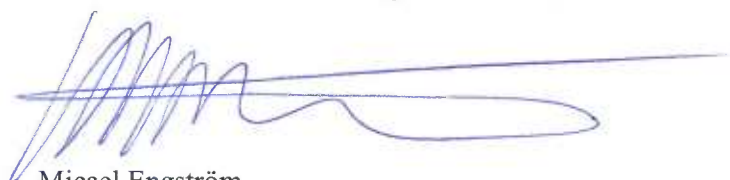


Kenneth Backgård



Maria Högländer
Vd

Vår revisionsberättelse har avgivits den 5/5 2017



Micael Engström
Auktoriserad revisor
Ernst & Young AB

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Norrtåg AB, org.nr 556758-3496

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2016.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Norrtåg ABs finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisorssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Norrtåg AB för räkenskapsåret 2016 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.


Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Skellefteå den 5 maj 2017

Ernst & Young AB



Michael Engström
Auktoriserad revisor